

SP.

NOORD-HOLLAND



MAG ONZE BUS BLIJVEN?

**ONDERZOEKSRESULTATEN
ENQUÊTES ONDER REIZIGERS**

**BUSLIJNEN 28 EN 29
TEXEL**

.txl

12 november 2013

Op 16 juli 2012 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het Uitvoeringsprogramma 2012-2015 bij de Visie Openbaar Vervoer 2020 vastgesteld.

Onderdeel daarvan is een pilot 'Vervoer op Maat' op Texel.

De provincie trekt voor deze pilot voor een periode van twee jaar een extra bedrag uit van 1,6 miljoen euro. Dit is acht ton per jaar.

Bij deze pilot kunnen openbaar vervoergebruikers zich voortaan op afroep laten vervoeren. Zij moeten zich uiterlijk een uur van te voren telefonisch of via internet aanmelden voor een rit.

Tegelijkertijd echter wordt de bestaande buslijn 29 van de Veerhaven naar De Cocksdorp op het noordelijkste punt van Texel opgeheven.

Nu de plannen voor de pilot nader worden uitgewerkt neemt ook de kritiek toe.

De reizigers die nu gebruik maken van het openbaar vervoer is tot nu toe niet om hun oordeel gevraagd.

Om in deze leemte te voorzien zijn de statenleden van de SP in de bussen op Texel de passagiers zelf naar hun mening gaan vragen. De resultaten van onze steekproef onder reizigers vindt u in dit rapport.

Uit ons onderzoek blijkt dat in elk geval de huidige openbaar vervoergebruikers – Texelaars en toeristen – in overgrote mate helemaal niets zien in de proef.

Hoeveel nieuwe reizigers de pilot oplevert weet niemand. Wel is duidelijk uit ons onderzoek dat de belbusproef een verslechtering is voor de huidige openbaar vervoergebruikers, en ten koste gaat van hen.

Acht ton per jaar is veel geld. De provincie besloot onlangs de subsidie voor de bootdienst IJmuiden – Amsterdam op te heffen. De subsidie voor de bootdienst was per jaar een vergelijkbaar bedrag.

Argument van de provincie om de subsidie te stoppen: het is te duur. Van de bootdienst IJmuiden – Amsterdam maakten dagelijks 700 á 1.000 mensen gebruik. Het lijkt ons uiterst onwaarschijnlijk dat de belbusproef op Texel per saldo 700 tot 1.000 extra reizigers per dag gaat opleveren.

Als er al een proef met een belbus zou moeten worden gehouden, kan dit op een veel doelmatiger manier. Ongeveer de enige klacht die wij hoorden over het bestaande openbaar vervoer is dat de dienst 's avonds te vroeg eindigt, vooral op werkdagen buiten het toeristenseizoen. Op die tijden zijn er echter ook weinig potentiële reizigers. Voor een fractie van het nu door de provincie uitgetrokken bedrag kan er op deze uren een belbusservice worden geboden.

Voor de bestaande buslijnen geeft de provincie op dit moment jaarlijks ook al acht ton subsidie. Met nog eens acht ton extra per jaar, maar zelfs met een kwart daarvan, kan ook het bestaande lijnennet verder worden verbeterd en uitgebreid. En raakt het openbaar vervoer zijn bestaande klanten niet kwijt.

Wij begrijpen dat sommige hoteleigenaren en andere logiesexploitanten graag zouden willen dat hun autoloze klanten bij hun voor de deur worden afgezet. Daar valt zeker iets voor te zeggen. Niemand weet echter wat daarvan de economische meerwaarde is. Wie echt per se voor de deur wil worden afgezet kan ook een gewone taxi nemen. Het is de vraag of het een overheidstaak is om dergelijk taxivervoer te subsidiëren. Niemand weet bovendien voor hoeveel reizigers het werkelijk een probleem is dat zij niet precies voor de deur van hun hotel worden afgezet. Uit ons onderzoek blijkt dit in elk geval allerminst.

Wij doen daarom een dringend beroep op Provinciale Staten nog eens heel goed na te denken of de belbusproef op Texel in de beoogde opzet wel zo'n goed idee is.

Remine Alberts

Marnix Bruggeman

SP-statenfractie

1. INLEIDING

De provincie Noord-Holland is van plan op Texel een proef te gaan doen met “vervoer op maat”. Een deel van de bestaande gewone busritten op Texel wordt dan opgeheven. Voor tijden en plaatsen waar geen gewone bus meer zal rijden, gaat een andere regeling gelden. Passagiers die willen reizen moeten zich minimaal een uur van te voren telefonisch of via internet aanmelden. Dit geldt voor het noordelijk deel van Texel, behalve in de ochtend- en middagspits door de week.

Gemakshalve noemen wij de proef met “vervoer op maat” hier in dit rapport: de belbus. Op de belbus zal de OV-chipkaart niet geldig zijn.

De proef komt voort uit het Uitvoeringsprogramma 2012-2015 bij de Visie Openbaar Vervoer 2020 van de provincie. Op 16 juli 2012 zijn Provinciale Staten hiermee akkoord gegaan. De huidige jaarlijkse exploitatiebijdrage (€ 800.000) voor het bestaande buslijnnet op Texel zou behouden blijven. Dit geldt wordt echter anders ingezet, namelijk voor een combinatie van taxi- en busvervoer. Daarnaast wil de provincie voor de proef een extra bedrag uittrekken van € 1.600.000. Met dit bedrag zouden onder meer eenmalige investeringen worden gedaan in een regiecentrum. Volgens de projectomschrijving zou begin 2013 worden gestart met de uitvoering van de pilot, maar dit is tot op heden niet gebeurd. De proef zou twee jaar gaan duren.

2. HET BESTAANDE OPENBAAR VERVOER OP TEXEL

Op dit moment rijden op Texel twee buslijnen volgens een vaste dienstregeling:

Lijn 28: Veerhaven – Den Burg – De Koog

Deze lijn rijdt het gehele jaar dagelijks elk uur van ongeveer 5 uur 's ochtends tot 22:30 's avonds. Op zaterdagen en zondagen begint de dienst iets later.

Lijn 29: Veerhaven – Den Hoorn – Den Burg – Oudeschild – De Waal – Oosterend – De Cocksdorp

Ook deze lijn rijdt dagelijks ieder uur. De dienst begint op werkdagen om ongeveer 6 uur 's ochtends en eindigt omstreeks 19:00 's avonds. Op vrijdag- en zaterdagavond wordt tot later gereden; de dienst eindigt dan omstreeks 23:00. Dit is ook het geval op zondagavond in het toeristenseizoen.

In het toeristenseizoen, in de maanden juni, juli en augustus rijdt er op Texel nog een derde buslijn:

Lijn 827: Veerhaven – Oudeschild – Den Burg – De Koog – Zuid-Eierland – De Cocksdorp.

Deze lijn rijdt tussen ongeveer 9:00 en 23:00 elk uur.

Voor de dienst op lijn 28 is één bus nodig, voor de dienst op lijn 29 twee. In het toeristenseizoen zijn voor lijn 827 ook nog twee bussen nodig.

De route van de buslijnen is aangegeven op *bijlage 1: kaart van Texel met buslijnen*.

Tijdens de proef wordt lijn 29 opgeheven. Alleen voor en na schooltijden op werkdagen blijven enkele ritten rijden. Onduidelijk is of lijn 827 tijdens de proef blijft doorrijden.

3. MOGELIJKE NADELEN VAN DE PROEF

Sinds september 2013 is op Texel de actiegroep Behoud de Bus actief. Er is een facebookpagina aangemaakt met inmiddels 579 'likes'. De actiegroep heeft in een brief van 16 oktober 2013 aan Provinciale Staten haar bedenkingen tegen de proef kenbaar gemaakt.

Samengevat komen deze bedenkingen op het volgende neer:

- de gebruikers van de bestaande busdiensten is niet gevraagd naar hun mening over de proef;
- er was onvoldoende gedetailleerde voorlichting gegeven over de proef;
- de bestaande gebruikers zijn zeer tevreden met het huidige busvervoer op vaste tijden en vaste routes;
- zij zijn ingesteld op de vaste dienstregeling en kennen deze uit hoofd;
- vooraf telefonisch aanmelden vinden zij onhandig en onbetrouwbaar;
- de taxibusjes zullen onvoldoende capaciteit bieden voor grote aantallen reizigers die op het eiland met veel toerisme regelmatig onverwacht opduiken, en voor het meenemen van grote voorwerpen zoals kinderwagens en sportartikelen;
- de actiegroep vindt de extra subsidie van de provincie van € 1.600.000 daarom geen goede besteding.

Vergelijkbare bezorgde geluiden van individuele busgebruikers waren regelmatig te lezen in het Noordhollands Dagblad / Helderse Courant en op de nieuws-site www.texel-plaza.nl

4. EIGEN ONDERZOEK VAN DE SP

De provincie heeft niet uitgebreid onderzocht wat de huidige gebruikers van het openbaar vervoer vinden van de belbusproef.

De SP vindt dit wel belangrijk en is het ze daarom zelf gaan vragen. Leden van onze statenfractie hebben op twee dagen in oktober enquêtes afgenomen in de bussen van lijn 28 en 29.

Zie voor het gebruikte vragenformulier *bijlage 2: enquêteformulier*.

5. ONDERZOEKSOPZET EN METHODE

De enquêtes zijn gehouden op zaterdag 26 oktober en dinsdag 29 oktober 2013. Gekozen is voor één weekenddag en één doordeweekse dag, voor een goede representatie van toeristen én eilandbewoners. Alle enquêtes zijn afgenomen in de bus, zowel op lijn 28 als lijn 29. Op beide lijnen zijn ongeveer even veel enquêtes gehouden. Ook was het aantal ondervraagde eilandbewoners en niet-Textelaars ongeveer gelijk.

Lijn 28 wonend op Texel	13
Lijn 28 wonend elders in Nederland of buitenland	39
Lijn 29 wonend op Texel	32
Lijn 29 wonend elders in Nederland of buitenland	16
Totaal wonend op Texel / elders	45 55
Totaal	100

In de bus is alle passagiers gevraagd mee te doen aan de enquête. Slechts 1 reiziger weigerde medewerking, met het ons inziens volstrekt valide argument dat hij liever naar buiten wilde kijken omdat Texel zo

mooi is en hij daar geen moment bij gestoord wilde worden. Verder was één busrit van lijn 28 zo vol (met circa 80 passagiers tegelijk in de bus) dat niet alle passagiers konden worden aangesproken voordat zij alweer waren uitgestapt. Verder werden op latere ritten passagiers aangetroffen die al waren geënquêteerd op een eerdere rit. Deze passagiers zijn uiteraard niet opnieuw ondervraagd.

De gevolgde werkwijze – *iedereen* in de bus enquêteren – staat er borg voor dat de uitkomsten volstrekt representatief zijn voor de totale buspopulatie op de tien onderzochte ritten.

In totaal zijn 100 enquêtes afgenomen. Per samenreizend gezelschap (echtpaar, vriendengroep en zelfs een voetbalelftal) is doorgaans slechts één vragenformulier ingevuld. Hiervoor is gekozen om praktische redenen. Meestal gaf een groepslid aan te spreken namens de rest van zijn of haar gezelschap. Soms gaven leden van een groep door elkaar en om de beurt antwoorden, waarbij zij niet werden tegengesproken door andere leden. En de SP wil het niet op zijn geweten hebben de veroorzaker te zijn van het eerste grote meningsverschil in pril huwelijksgeluk.

Wel is het aantal betrokkenen bij het onderzoek hierdoor hoger (ca. 175) dan het totaal aantal ingevulde formulieren.

Een steekproef van 100 (ca. 175 betrokkenen) is van beperkte omvang.

Daar staat tegenover dat in elke bus nagenoeg iedereen is ondervraagd en dat de gekozen busritten representatief zijn voor het algehele vervoerspatroon op Texel.

Niet in de laatste plaats stellen wij echter vast dat de resultaten significant zijn: op iedere vraag gaf de onderzoekspopulatie in zeer hoge mate hetzelfde antwoord. Daaruit mag worden geconcludeerd dat een groter aantal vraagg gesprekken nauwelijks tot een ander resultaat zou hebben geleid.

Voor het exacte aantal van 100 is gekozen om praktische redenen. *Eén antwoord staat hierdoor gelijk aan 1 procent.* Op de laatst bezochte rit is gestopt met enquêteren na de 100e ondervraagde.

Bij de uitkomsten zijn degenen die elders in Nederland of buiten Nederland wonen korthedshalve aangeduid als “toeristen”. In deze groep zitten echter ook mensen die werken op Texel maar wonen op het vasteland. Bij deze forensen is er nog een interessante subcategorie: autobezitters die vanwege de hoge vaartprijs voor een auto hun voertuig in Den Helder achterlaten en voor het natransport op Texel daarom zijn aangewezen op de bus.

6. SCHRIFTELIJKE VRAGEN VAN DE SP EN DE ANTWOORDEN VAN GS

Op 14 oktober 2013 heeft de SP schriftelijke vragen gesteld aan Gedeputeerde Staten over de proef op Texel. Gedeputeerde Staten hebben de vragen beantwoord op 29 oktober.

Zie voor de vragen en antwoorden *bijlage 3*.

De antwoorden gaven veel waardevolle aanvullende informatie over de proef.

Omdat de antwoorden pas in ons bezit kwamen na het opstellen van de enquêtevragen en het uitvoeren van het onderzoek, hebben wij bij het opstellen van de vragen een aantal aannames gedaan over de precieze opzet van de vervoersproef op Texel. De antwoorden van Gedeputeerde Staten op onze schriftelijke vragen laten zien dat deze aannames niet onjuist zijn geweest. Uitzonderingen hierop zijn dat uit de antwoorden van GS blijkt dat bij de proef ook ritaanmelding via internet mogelijk is en dat enkele ritten van lijn 29 gehandhaafd blijven.

7. ONDERZOEKSRESULTATEN

Voor de openbaar vervoergebruikers vormen de buslijnen 28 en 29 (en 's zomers 827) dé verbinding met

letterlijk de rest van de wereld. De lijnen sluiten bij de Veerhaven aan op de bootdienst naar Helder, met aldaar aansluiting op de trein. Het halen van de aansluiting van de bus op de boot vergt overigens van de buschauffeurs de nodige rij- én sociale talenten. Er moet strikt op tijd, maar tegelijk ook veilig worden gereden. Tegelijkertijd is er relatief veel verkoop van losse kaartjes. Die kaartverkoop door de chauffeurs moet snel en toch vriendelijk worden afgehandeld, en dit lukt de chauffeurs ook nog.

De bussen worden echter ook gebruikt voor lokaal vervoer op Texel. Opvallend is hier het verschil tussen lijn 28 en lijn 29. Op lijn 28 reist bijna iedereen van of naar de Veerhaven. Op lijn 29 is het beeld omgekeerd. Op deze lijn gebruikt het grootste deel van de reizigers de bus voor lokaal vervoer op het eiland, dus niet van of naar de Veerhaven.

Dit beeld komt overeen met het soort reizigers. Op lijn 28 zijn toeristen in de meerderheid, op lijn 29 de Texelaars (zie tabel 1). Maar ook toeristen gebruiken tijdens hun vakantie de bus voor een lokale reis op het eiland, ook hier vooral lijn 29.

Dat lijn 29 meer lokaal vervoer heeft dan lijn 28 is ook verklaarbaar doordat de langere lijn 29 meer kernen aandoet dan lijn 28 en een groter deel van het eiland bestrijkt dan lijn 28.

Tabel 2 Reist wel of niet in aansluiting op de boot			
	Van of naar Veerhaven	Lokale rit	
Texelaars op lijn 28	10	3	
Toeristen op lijn 28	36	3	
Texelaars op lijn 29	11	21	
Toeristen op lijn 29	9	7	
Totaal	66	34	

De huidige gebruikers van de busdiensten zijn zeer tevreden over de routes en frequenties van de buslijnen:

Tabel 3 Is de route die de bus nu rijdt goed voor u? (Zijn de haltes dichtbij genoeg bij waar u moet zijn?)			
	Ja	Nee	Geen mening
Texelaars op lijn 28	13	0	0
Toeristen op lijn 28	35	3	1
Texelaars op lijn 29	27	5	0
Toeristen op lijn 29	15	1	0
Totaal	90	9	1

Tabel 4 Rijdt de bus volgens u vaak genoeg?			
	Ja	Nee	Geen mening
Texelaars op lijn 28	12	1	0
Toeristen op lijn 28	32	6	1
Texelaars op lijn 29	23	8	1
Toeristen op lijn 29	10	6	0
Totaal	77	21	2

Dus 90 procent vindt de loopafstanden naar en van de haltes aanvaardbaar. Hieruit mag worden afgeleid dat een belbus, die passagiers dichterbij het vertrekadres afhaalt en bij de bestemming afzet, niet als noodzaak wordt gezien.

Het percentage dat de frequenties van de buslijnen aanvaardbaar vindt mag opmerkelijk hoog worden genoemd. Voor een openbaar vervoergebruiker kan de frequentie normaal gesproken namelijk nooit hoog genoeg zijn. Veel ondervraagden wezen er op dat de bussen aansluiten op de bootdienst, die buiten het toeristenseizoen ook slechts eenmaal per uur vaart. Dat de bus dezelfde frequentie rijdt vindt men begrijpelijk. Wel gaven enkele ondervraagden aan dat de bussen door de week tot later in de avond zouden moeten rijden.

De toeristen gebruiken de bus uiteraard alleen tijdens vakantie(s). Van de Texelaars maakt een opvallend groot deel vijf dagen per week gebruik van de bus. Dit geldt ook voor de forensen van het vasteland die op Texel werken.

Tabel 5 Bent u op de hoogte van de plannen om een belbussysteem op Texel in te voeren, waarbij lijn 29 wordt opgeheven en lijn 28 aangepast?			
	Ja	Nee	
Texelaars op lijn 28	11	2	
Toeristen op lijn 28	8	31	
Texelaars op lijn 29	27	5	
Toeristen op lijn 29	6	10	
Totaal	52	48	

Van de in totaal 45 ondervraagde Texelaars bleken er 38 bekend te zijn met de plannen voor de proef. Van de toeristen was twee-derde deel niet op de hoogte. Dit is verklaarbaar omdat in de plaatselijke pers op Texel veel aandacht aan de proef is besteed.

Het oordeel over de belbusproef laat een duidelijk afkeer zien:

Tabel 6 Wat vindt u er van als u voortaan voor elke busrit minstens een uur van te voren met de buscentrale moet bellen om u aan te melden voor uw busrit?			
	Goed	Slecht/ onhandig	Geen mening
Texelaars op lijn 28	1	12	0
Toeristen op lijn 28	3	34	2
Texelaars op lijn 29	2	29	1
Toeristen op lijn 29	1	14	1
Totaal	7	89	4

Sommige respondenten onderstreepten hun negatieve oordeel met uitlatingen als “belachelijk” en “waardeloos”. Een toerist, woonachtig in Rotterdam, was persoonlijk bekend met vergelijkbare belbusproeven elders in het land: “Mijn moeder woont in een streek waar ook zo’n belbus kwam. Ik vond het een ramp. En zelf ging ze helemaal niet meer met het openbaar vervoer.”

Een ander: “Dat opbellen ga je niet doen. Ik ben daarom nu al bezig met rijlessen.”

Een Texelaar die het belbussysteem op zichzelf slecht vond, reist dagelijks van De Koog naar Oudeschild. Dit betekent een overstap in Den Burg van lijn 28 op lijn 29. In beide richtingen is dit een slechte aansluiting met een wachttijd van een half uur. Dit komt doordat de dienstregelingen afgestemd moeten zijn op de boottijden. Deze reiziger noemde uiteraard wel als voordeel van de belbus dat hij dan rechtstreeks van De Koog naar Oudeschild zou kunnen worden gebracht.

Een andere passagier wist te melden dat er al eens eerder een belbus op Texel is geweest. Er waren eerst drie deelnemende taxibedrijven, waarvan er al snel nog maar één over was. Het comfort was slecht: “Stond bekend als de race-taxi”.

Tabel 7 Vindt u dit ook, wanneer u wat dichterbij uw huis, hotel etc. wordt opgehaald en afgezet?			
	Ja	Nee	Geen mening
Texelaars op lijn 28	12	1	0
Toeristen op lijn 28	33	4	2
Texelaars op lijn 29	27	4	1
Toeristen op lijn 29	12	3	1
Totaal	84	12	4

Deze vraag was met name bedoeld om vast te stellen of mensen met een negatief oordeel over het vooraf moeten opbellen hun mening zouden wijzigen als nadrukkelijk werd gewezen op een voordeel van de proef, namelijk dichterbij vertrekadres en bestemming afgehaald en afgezet worden.

Dit bleek nauwelijks het geval: van de 89 ondervraagden die het opbelsysteem slecht/onhandig noemden, veranderden er slechts 5 van mening.

De 4 respondenten met “geen mening” waren dezelfde als bij de vraag ervoor.

Eerder hadden wij gevraagd of de route die de bus nu rijdt goed is (Zijn de haltes dichtbij genoeg bij waar u moet zijn?). Zie tabel 2. De antwoorden op beide vragen komen goed met elkaar overeen: 90 procent vindt dat met de huidige busdiensten de haltes dicht genoeg bij vertrekadres en bestemming zijn. Omgekeerd ziet 12 procent het als een verbetering als men met de belbus dichterbij wordt opgehaald of afgezet.

Tabel 8 De busprijs varieert nu tussen € 1,30 voor een korte afstand met de OV-chipkaart tot maximaal € 3,10 voor een los kaartje voor de langste afstand over het hele eiland. Wat vindt u er van als u voortaan voor elke rit – ook voor korte ritten - € 3,00 moet betalen?			
	Goed	Slecht	Geen mening
Texelaars op lijn 28	2	11	0
Toeristen op lijn 28	2	28	9
Texelaars op lijn 29	2	27	3
Toeristen op lijn 29	2	11	3
Totaal	8	77	15

Wie de langst mogelijke busreis op Texel maakt, van de Veerhaven naar De Cocksdorp, betaalt met een OV-chipkaart meer dan voor een los dalurenkaartje op hetzelfde traject (€ 3,10). De meeste Texelaars weten dit, en kopen voor zo'n lange rit daarom een los kaartje, in plaats van hun chipkaart te gebruiken. Voor een korte rit betaalt men € 1,30 met de chipkaart - die bij de belbus niet meer geldig zal zijn.

De tarieven bij de proef zullen dus voor bijna iedereen hoger uitpakken dan de huidige prijzen. De antwoorden zijn daarom niet verrassend, want wie kiest niet voor de laagste prijs?

Zoals gezegd waren bij ons onderzoek nog niet de antwoorden van Gedeputeerde Staten op onze schriftelijke vragen bekend. Dat voor Texelaars mogelijk een lager tarief gaat gelden, zal voor deze categorie voor een ander oordeel kunnen zorgen. Voor de toeristen geldt dit niet, zeker niet omdat zij thans voor € 5,50 een dagkaart voor het hele busnet op Texel kunnen kopen. Twee volwassenen en drie kinderen kunnen samen reizen op een Buzzerdagkaart van € 14,00. Bij de belbus moet telkens opnieuw € 3,00 per rit worden betaald. De volwassenen en de kinderen die op één dag Ecomare en Oudeschild willen bezoeken betalen met de belbus dan $15 \times 3 \text{ euro} = € 45,00$.

Degenen die de tarieven voor de belbus goed vonden, of daar geen mening over hadden, gaven als toelichting vaak dat zij vanwege de goede kwaliteit van het *huidige* openbaar vervoer op Texel daarvoor zo nodig best wat meer willen betalen. Hoewel niet in de vragenlijst opgenomen, hebben wij de passagiers vaak ook gevraagd op wat voor kaartje ze reisden. Aan reizigers met een OV-studentenkaart hebben we verteld dat bij de belbusproef hun kaart niet geldig zal zijn. Niet verrassend leidde dit in alle gevallen tot uitlatingen die wij hier maar als typisch studentikoos omschrijven.

8. CONCLUSIE

Maar liefst 89 % van alle ondervraagden had een negatief oordeel over de belbusproef.

Van de 45 ondervraagde Texelaars waren er 38 globaal op de hoogte van de belbusplannen (85 %). De gegeven antwoorden komen dus niet voort uit onwetendheid.

Zoals eerder opgemerkt was onze steekproef met 100 deelnemers (ca. 175 betrokkenen) van beperkte omvang. Het negatieve oordeel is echter zo significant, dat een aanzienlijk uitgebreidere steekproef niet tot een wezenlijk andere uitkomst zou hebben geleid.

De formulering van de vragen was volstrekt neutraal, zodat van enige sturing in de beantwoording geen sprake is geweest.

De huidige gebruikers van het Texelse openbaar vervoer zijn opvallend tevreden over de bestaande busdiensten. Hoewel alle lijnen slechts één keer per uur rijden, vindt men dit niet bezwaarlijk. Men begrijpt dat de busfrequentie is afgestemd op de boot, die doorgaans ook maar één keer per uur vaart.

Men vindt het prettig dat men gewoon naar de halte kan lopen tegen de tijd dat de bus komt. Tegen vooraf moeten opbellen of internetten koestert men duidelijke weerzin. Men vindt het lastig en ziet het als sterke inperking van de bewegingsvrijheid. Onder de toeristen zijn veel natuurliefhebbers. Zij maken een natuurwandeling en als ze uitgewandeld zijn zoeken ze de dichtstbijzijnde halte om met de bus terug te reizen naar hun hotel. Dat die bus maar één keer per uur komt vindt men niet erg: er is genoeg te zien en te doen op Texel. Ook voor hen is moeten opbellen geen aantrekkelijk vooruitzicht. Bovendien is het daarna nog maar de vraag wanneer men wordt opgehaald. Bij een busdienst met een vaste dienstregeling weet je vooraf zeker wanneer de bus komt en is de wachttijd maximaal een uur, bij de belbus minimaal een uur.

Dat op de belbus de OV-chipkaart niet geldig is, is ronduit onhandig én veelal prijsverhogend.

De belbusproef betekent voor de meeste reizigers een fikse tariefsverhoging, die voor toeristen in een

groep kan oplopen tot 320 procent. Nog groter is het nadeel voor bezitters van een OV-studentenkaart, als deze kaart niet geldig is op de belbus.

De busgebruikers zijn tevreden over de huidige routes. Bijna niemand gaf aan dat de haltes te ver van vertrekadres of eindbestemming liggen. Maar hier zit echter ook een achilleshiel in ons onderzoek. We weten niets van de mensen die nu geen gebruik maken van het openbaar vervoer, maar dit misschien wel gaan doen als er een belbus is. Ditzelfde euvel geldt echter ook voor het plan van de provincie. Ook de bedenkers van de belbusproef kunnen onmogelijk voorspellen of de belbusproef tot nieuwe gebruikers leidt.

Er zijn echter wel wat indicaties.

Anders dan Gedeputeerde Staten stellen zijn er in Nederland al heel wat proeven gedaan met belbussen en beltaxi's. Ze zijn te onderscheiden in twee systemen.

Het vaakst ging het om een belbus die net als een gewone bus een vaste route rijdt, maar alleen rijdt wanneer zich tenminste één passagier telefonisch heeft aangemeld. Dit systeem wordt toegepast op lijnen met heel weinig vervoer en veelal alleen in de avonduren of op zondagen. Er wordt mee voorkomen dat er lege bussen rondrijden en het spaart brandstofkosten en milieuvervuiling. Voor Texel is zo'n systeem niet aan de orde. Het openbaar vervoergebruik is zodanig hoog dat het zelden voorkomt dat een busrit van begin tot eind helemaal leeg rijdt. Wel is op het uiteinde van lijn 29 de bezetting vaak laag. Dit is echter de tragiek van elke buslijn. Niet iedereen moet nu eenmaal op het eindpunt zijn. Het afhakken van het laatste stukje van een lijn is het begin van een neerwaartse spiraal. De passagiers die wel naar dit laatste stukje moesten, blijven dan weg. Gevolg is dat de bezetting op het voorlaatste stuk dan ook lager wordt, waarna wordt overwogen dan dit voorlaatste deel ook maar te schrappen. Het zal dus zeker waar zijn dat mensen op het laatste stuk van lijn 29 bij De Cocksdorp wel eens een lege bus zien rijden. Overigens was daarvan tijdens ons onderzoek allerm minst sprake. Maar ritten van lijn 29 die van begin- tot eindpunt leeg rijden zijn er niet.

De andere variant is een belbus die een gehele streek bestrijkt en niet rijdt volgens een vaste route.

Passagiers die zich vooraf hebben aangemeld worden vaak voor de deur afgehaald en afgezet. De eerste proef met zo'n systeem startte in 1979 in Oost-Groningen in het gebied Winschoten – Beerta – Finsterwolde – Scheemda – Nieuweschan. De proef werd geen succes. Al jaren rijdt er weer een gewone buslijn, thans lijn 217. Een vergelijkbare proef begon in 1979 in Friesland ten noordoosten van Heerenveen. Ook die bestaat niet meer. Er zijn daarna elders in het land nog meer proeven gedaan met dit type belbus, die vroeg of laat als mislukt werden verklaard.

Het lijkt er op dat de belbusproef op Texel in deze categorie thuishoort. Helemaal duidelijk is dit niet. Er zijn signalen dat er bij de Texelse proef wel gewerkt wordt met vaste haltes, al zijn dit er meer dan bij de huidige buslijnen. Van-deur-tot-deur vervoer in alle gevallen lijkt dan echter geen sprake.

Van-deur-tot-deur vervoer komt in Nederland wel nog voor bij het WMO-vervoer voor gehandicapten. Vaak mogen ook ouderen van dit vervoer gebruik maken. Aan de ene kant is dergelijk vervoer voor de doelgroep pure noodzaak. Men kan niet lopen door bijvoorbeeld een motorische of visuele handicap – dus ook niet naar een halte. De doelgroep verplaatst zich bovendien vaak in bijvoorbeeld een scootmobiel, die slecht in het reguliere openbaar vervoer past maar wel in een speciaal daarvoor geschikt WMO-busje. Over het WMO-vervoer zijn echter veel klachten: men wordt niet opgehaald op het afgesproken tijdstip en men reist vaak met een grote omweg omdat er andere klanten moeten worden opgehaald en afgezet. Toch zijn deze gebruikers doorgaans blij met het systeem: beter iets dan niets.

Voor niet-gehandicapte gebruikers gelden deze voordelen in het algemeen niet.

Bewoners van gebieden met alleen nog een belbus vonden het vervelend telkens te moeten opbellen voordat ze op reis konden. Reizigers van buiten die een keer in het gebied bezoek gaan vonden het nog vervelender. Allereerst moet je al te weten zien te komen welk nummer je moet bellen. Op het laatste moment kiezen voor een ander reistijdstip kan niet – zoals dit met regulier openbaar vervoer wel kan. Hetzelfde geldt voor de terugreis: nog een uurtje langer blijven omdat het zo gezellig is zit er niet in.

Blijft staan dat de belbus een verbetering kan betekenen voor plekken op Texel waar nu geen openbaar

vervoer is. De provincie trekt voor de belbusproef voor een periode van twee jaar een extra bedrag uit van 1,6 miljoen euro. Dit is acht ton per jaar. Hoeveel nieuwe reizigers dit oplevert weet niemand. Wel is duidelijk uit ons onderzoek dat de belbusproef een verslechtering is voor verreweg de meeste huidige openbaar vervoergebruikers en ten koste van hen gaat.

Acht ton per jaar is veel geld. De provincie besloot onlangs de subsidie voor de bootdienst IJmuiden – Amsterdam op te heffen. De subsidie voor de bootdienst was per jaar een vergelijkbaar bedrag. Argument van de provincie om de subsidie te stoppen: het is te duur. Van de bootdienst IJmuiden – Amsterdam maakten in 2009 dagelijks 1.000 en dit jaar ruim 700 mensen per dag gebruik. Het lijkt ons uiterst onwaarschijnlijk dat de belbusproef op Texel *dagelijks* per saldo 700 tot 1.000 extra reizigers gaat opleveren.

Als er al een proef met een belbus zou moeten worden gehouden, kan dit op een veel doelmatiger manier. Ongeveer de enige klacht die wij hoorden over het bestaande openbaar vervoer is dat de dienst 's avonds te vroeg eindigt, vooral op werkdagen buiten het toeristenseizoen. Op die tijden zijn er echter ook weinig potentiële reizigers. Voor een fractie van het nu door de provincie uitgetrokken bedrag kan er op deze uren een belbusservice worden geboden, eventueel in combinatie met WMO-vervoer.

Voor de bestaande buslijnen geeft de provincie op dit moment jaarlijks ook al acht ton subsidie. Met acht ton extra per jaar, maar zelfs met een kwart daarvan, kan ook het bestaande lijnennet verder worden verbeterd en uitgebreid. En raakt het openbaar vervoer geen bestaande klanten kwijt.

Wij begrijpen dat sommige hoteleigenaren en andere logiesexploitanten graag zouden willen dat hun auto-loze klanten bij hun voor de deur worden afgezet. Daar valt zeker iets voor te zeggen. Niemand weet echter wat daarvan de economische meerwaarde is. Wie echt per se voor de deur wil worden afgezet kan ook een gewone taxi nemen. Het is de vraag of het een overheidstaak is om dergelijk taxivervoer te subsidiëren. Niemand weet bovendien voor hoeveel reizigers het werkelijk een probleem is dat zij niet precies voor de deur van hun hotel worden afgezet. Uit ons onderzoek bleek dit in elk geval niet als probleem.

Alle dorpen op Texel worden op dit moment aangedaan door de gewone buslijnen. Bij de belbusproef is dit niet meer het geval. Daar staat tegenover dat de mensen in de buitengebieden waar nu geen bus komt wel vervoer krijgen. Voor deze groep is echter ook een oplossing mogelijk voor een fractie van de acht ton extra die de provincie nu per jaar wil besteden – en zonder dat de bestaande buspassagiers daar de dupe van zijn.

Uit ons onderzoek blijkt overduidelijk dat de huidige openbaar vervoergebruikers de belbusproef een verslechtering vinden. Hun is bovendien – althans voor het onderzoek van de SP – ook niets gevraagd.

Tot de proef is ooit besloten als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma 2012-2015 bij de Visie Openbaar Vervoer 2020 van de provincie, waarmee Provinciale Staten op 16 juli 2012 zijn akkoord gegaan.

Deskundige ambtenaren van de provincie hebben de opzet van de proef inmiddels verder uitgewerkt. Dat dit geen sinecure was mag worden afgeleid uit het feit dat de begindatum van de proef inmiddels al een jaar later ligt dan oorspronkelijk was voorzien.

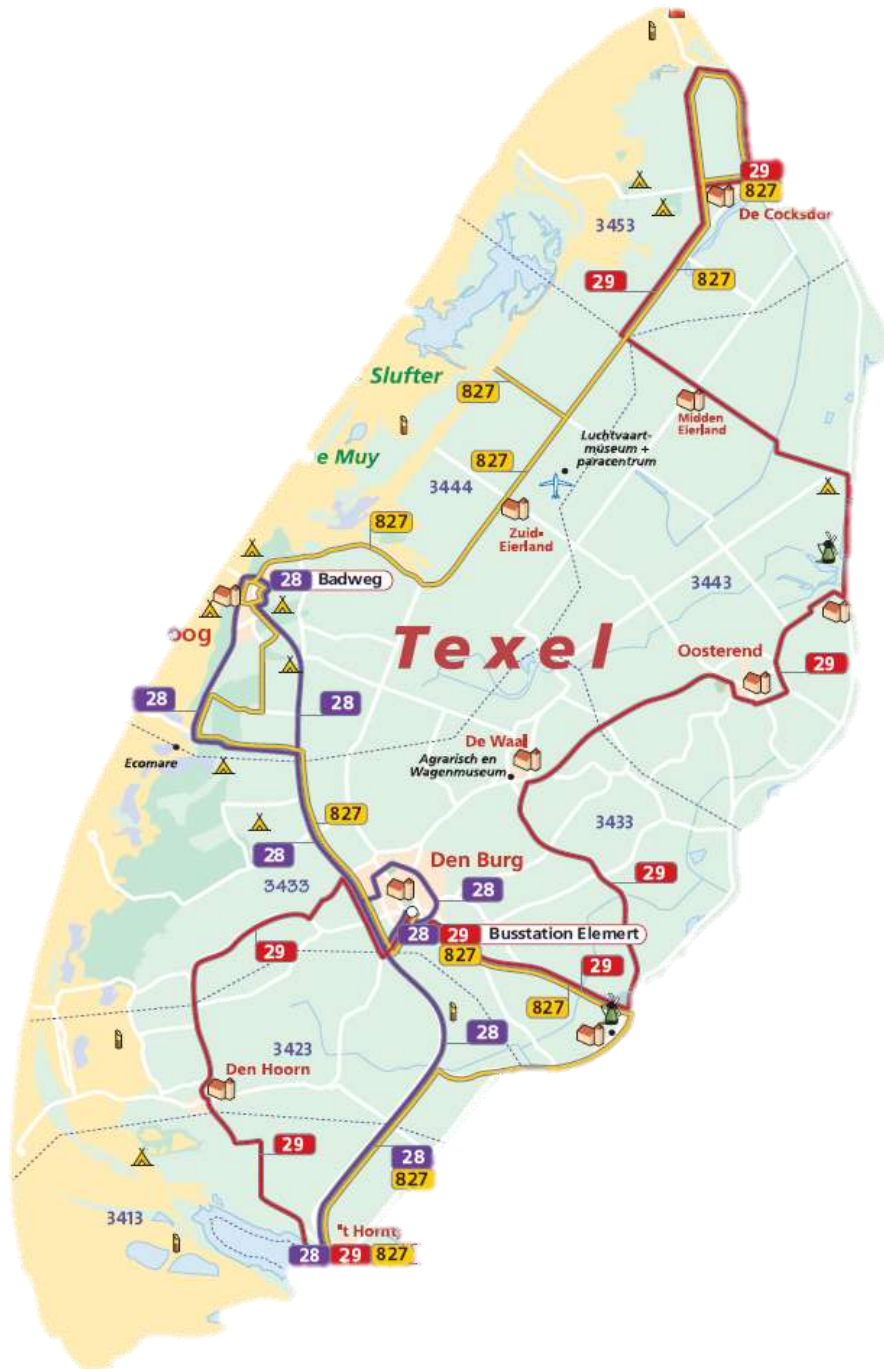
Voor ons staat vast dat de ambtenaren hun opdracht vanuit het Uitvoeringsprogramma naar eer en geweten hebben vervuld. Nu echter de uitwerking steeds meer concreet wordt, nemen ook de twijfels over nut en noodzaak navenant toe. En in elk geval de huidige openbaar vervoergebruikers – Texelaars en toeristen – zien in overgrote mate helemaal niets in de proef.

Wij doen daarom een dringend beroep op Provinciale Staten nog eens heel goed na te denken of de belbusproef op Texel wel zo'n goed idee is.

Remine Alberts
Marnix Bruggeman

Statenleden SP Noord-Holland

Bijlage 1: kaart van Texel met buslijnen.



Tijdens de belbusproef wordt lijn 29 opgeheven, met uitzondering van enkele ritten in de spits op werkdagen. Zomerlijn 827 verdwijnt waarschijnlijk helemaal.

Bijlage 2: enquêteformulier

- 0 Lijn ... richting
- 1 Waar bent u ingestapt in deze bus?
 – Veerhaven 't Horntje – Elders namelijk
- 2 Waar gaat u naar toe met deze bus?
 – Veerhaven 't Horntje – Elders namelijk
- 3 Waar woont u?
 – Op Texel – Elders in Nederland – Buiten Nederland
- 4 Hoe vaak reist u met de bus op Texel?
 – Een paar keer per week – Af en toe – Alleen op vakantie op Texel
- 5 Is de route die de bus nu rijdt goed voor u? (Zijn de haltes dichtbij genoeg bij waar u moet zijn?)
 – Ja – Nee – Geen mening
- 6 Rijdt de bus volgens u vaak genoeg?
 – Ja – Nee – Geen mening
- 7 Bent u op de hoogte van de plannen om een belbussysteem op Texel in te voeren, waarbij lijn 29 wordt opgeheven en lijn 28 aangepast?
 – Ja – Nee
- 8 Wat vindt u er van als u voortaan voor elke busrit minstens een uur van te voren met de buscentrale moet bellen om u aan te melden voor uw busrit?
 – Goed – Slecht / onhandig – Geen mening
- 9 Vindt u dit ook, wanneer u wat dichterbij uw huis, hotel etc. wordt opgehaald en afgezet?
 – Ja – Nee – Geen mening
- 10 De busprijs varieert nu tussen € 1,30 voor een korte afstand met de OV-chipkaart tot maximaal € 3,10 voor een los kaartje voor de langste afstand over het hele eiland. Wat vindt u er van als u voortaan voor elke rit – ook voor korte ritten - € 3,00 moet betalen?
 – Goed – Slecht – Kan me niet schelen

Bijlage 3: schriftelijke vragen van de SP en antwoorden daarop van Gedeputeerde Staten

Vragen nr. 81

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 29 oktober 2013

Vragen van mevrouw **R. Alberts** en de heer **J.M. Bruggeman** (SP), Pilot Texel “vervoer op maat”.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 14 oktober 2013 door de leden van Provinciale Staten, mevrouw **R. Alberts** en de heer **J.M. Bruggeman** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding:

Op 16 juli 2012 hebben Provinciale Staten ingestemd met het Uitvoeringsprogramma 2012–2015 Visie Openbaar Vervoer 2020, Statenvoordracht 2012 | 64.

In dit programma is als project V opgenomen: Pilot Texel “vervoer op maat”.

De pilot zou inzicht moeten geven over een vervoernetwerk op maat. De huidige jaarlijkse exploitatiebijdrage (€ 800.000) voor het lijnennet op Texel zou behouden blijven, maar anders worden ingezet (gecombineerd Taxi/busvervoer). Daarnaast zouden eenmalige investeringen worden gedaan in een regiecentrum e.d. (gereserveerd bedrag € 1.600.000). Volgens de projectomschrijving zou begin 2013 worden gestart met de uitvoering van de pilot, maar dit is tot op heden niet gebeurd.

Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt als volgt:

Vraag 1:

Kunnen Gedeputeerde Staten aangeven wanneer de pilot start?

Antwoord 1:

De pilot start in 2014 (voor de start van het toeristenseizoen).

Vraag 2:

Is het juist dat tijdens de pilot de bestaande buslijn 29 ('t Horntje Veerhaven – De

Cocksdorp Klimpstraat), welke thans in opdracht van de provincie wordt uitgevoerd door Connexxion, wordt opgeheven? Zijn er tijdens de pilot ook gevolgen voor de dienstuitvoering op lijn 28 ('t Horntje Veerhaven – De Koog Nikadel)?

Antwoord 2:

Ja. Lijn 29 wordt tussen de Cocksdorp en Den Burg, in aansluiting op schooltijden, vervangen door een aantal vaste busritten in de ochtend richting Den Burg en in de middag richting de Cocksdorp.

Lijn 28 blijft de route rijden zoals in de huidige situatie. In de zomerperiode zal lijn 28 versterkt worden met extra ritten.

Vraag 3:

Kunnen Gedeputeerde Staten aangeven hoe hoog sinds april 2013 de maximale statische en dynamische bezetting is geweest in een busrit van lijn 29? Hoeveel taxi's of taxibusjes zouden bij een dergelijke maximale bezetting moeten zijn ingezet? Zal tijdens de pilot dit aantal taxi's of busjes gelijktijdig beschikbaar zijn?

Antwoord 3:

De maximaal statische bezetting betreft de bezetting op het drukste punt van de lijn, op de drukste moment van een dag. Dynamische bezetting betreft de gemiddelde bezetting over een hele lijn. De cijfers van 2013 zijn nog niet beschikbaar. Op basis van cijfers van 2012 kunnen we het volgende antwoorden:

Het is relevant onderscheid te maken tussen het noordelijke deel van lijn 29 en het zuidelijke deel. De vervoervraag van het noordelijke deel van de lijn zal immers worden opgevangen door taxi-busjes op afroep, en het zuidelijke deel door de versterkte lijn 28. Op het zuidelijke deel van lijn 29 is de maximaal statische bezetting 140% van de zitplaatscapaciteit (53 reizigers) en is de maximale dynamische bezetting 115% van de zitplaatscapaciteit (44 reizigers).

Op het noordelijke deel van lijn 29 is de maximaal statische bezetting 91% van de zitplaatscapaciteit (35 reizigers). De maximale dynamische bezetting is 65 % van de zitplaatscapaciteit (25 reizigers).

Buiten schooltijden is de inzet van drie taxibusjes nodig. Deze zijn beschikbaar in het systeem tijdens de pilot. Daarnaast zullen er in aansluiting op schooltijden, scholierenbussen worden ingezet.

Vraag 4:

Kunnen Gedeputeerde Staten inzicht geven in de ritprijzen die tijdens de pilot aan de reiziger in rekening zullen worden gebracht? Verschillen deze prijzen van de huidige tarieven op lijn 28 en 29? Kan voor de betaling gebruik worden gemaakt van de OV-chipkaart? Is de OV-studentenkaart geldig? Gelden uw antwoorden ook indien de pilot na

twee jaar zou worden voortgezet als definitief project?

Antwoord 4:

Hierover zijn nog geen besluiten genomen. De gedachten gaan uit naar een ritprijs voor de reiziger van 3 euro per rit, ongeacht de herkomst of bestemming. Daarnaast zal er een korting komen voor frequente reizigers op Texel. Deze prijs verschilt van de huidige tarieven op lijn 28 en 29.

Naar verwachting zal bij betaling geen gebruik meer worden gemaakt van alle OV-chipkaart soorten; dus ook de OV-studentenkaart is dan niet meer geldig op Texel tijdens de pilot. De reden hiervoor is dat de kosten van het inbouwen van chipkaartapparatuur in alle voertuigen die in de pilot worden ingezet, niet in verhouding staan tot de looptijd en het budget van de pilot. Of deze situatie na afloop van de pilot van toepassing blijft, zal de evaluatie van de pilot moeten uitwijzen.

Vraag 5:

Welke faciliteiten zullen tijdens de pilot worden geboden voor het meenemen van rolstoelen, kinderwagens, bolderwagens, drumstellen, surfplanken, vouwfietsen e.d.?

Antwoord 5:

Openbaar vervoer in de pilot is – net als in de huidige situatie – niet bedoeld voor het transporteren van grote objecten, zoals drumstellen, bolderwagens en surfplanken. Rolstoelen en opgevouwen kinderwagens kunnen altijd mee in de bestaande buslijn 28. Voor rolstoelreizigers zijn er verder verschillende mogelijkheden. Indien deze reiziger een WMO indicatie heeft, kan hij/zij gebruik maken van het aangepaste WMO vervoer van deur tot deur. Indien een rolstoelreiziger met het OV systeem wil reizen, dient hij/zij dit vooraf aan te melden bij de ritboeking. De regiecentrale regelt vervolgens een voertuig waarin de rolstoel mee kan. Indien een kinderwagen en/of een vouwfiets kan worden opgevouwen, dan kan deze in overleg met de regiecentrale of de chauffeur worden meegenomen in de taxi of taxibusje.

Vraag 6:

Voor welke bestemmingen op Texel moeten passagiers zich voorafgaand aan hun reis telefonisch aanmelden? Hoe lang van te voren? Zijn er tijds marges ten opzichte van het afgesproken ophaaltijdstip? Op welke wijze wordt voorzien in vervoer van reizigers die niet kunnen of willen beschikken over een mobiele of vaste telefoon in het algemeen, en in het bijzonder ouderen en sommige visueel gehandicapten? Hoe wordt het dagelijks vervoer van scholieren geregeld?

Antwoord 6:

Voor buslijn 28 en de scholierenritten is geen aanmelding vooraf nodig, want deze

diensten rijden niet vraagafhankelijk maar volgens een vaste dienstregeling. Voor de overige ritten moeten reizigers zich een uur van te voren aanmelden. Dit kan telefonisch of digitaal (internet). De regiecentrale meldt reizigers hoe laat en bij welke halteplek zij worden opgehaald. Er geldt geen marge vóór de ophaaltijd. Er geldt een marge van maximaal tien minuten later dan de geplande ophaaltijd. Bij boeking worden reizigers gevraagd of zij gebruik willen maken van de terugbelservice: reizigers worden dan vijf minuten vóór aankomst van het voertuig gebeld of ontvangen een sms. Mensen zonder mobiele telefoon, kunnen ritten boeken via internet.

Vraag 7:

Is het tijdens de pilot nog mogelijk een toeristische rondrit te maken die de volledige route van lijn 29 omvat?

Antwoord 7:

Openbaar vervoer is niet bedoeld voor toeristische rondritten. De regiecentrale maakt zo kort mogelijke ritten tussen herkomst en bestemming. In de pilot zullen veel meer toeristische bestemmingen bereikbaar zijn met OV dan nu het geval is.



Vraag 8:

Is het juist dat inmiddels vergevorderde besprekingen gaande zijn met drie taxiondernemers op Texel? Wordt met hen ook gesproken over een malus-regeling voor gevallen waarin zij bij uitvoering van de vervoersovereenkomst niet volledig presteren?

Antwoord 8:

Er zijn vier taxiondernemers die zich beraden over deelname. Met hen wordt ook gesproken over kwaliteits- en prestatie-eisen, waaronder boetebedingen.

Vraag 9:

Welke kwaliteitseisen worden in de pilot gesteld aan deelnemende vervoerders en hun personeel, zoals onder meer code 95 van de Europese Richtlijn vakbekwaamheid, Keurmerk Touringcarbedrijf en naleving van ATW en ATB?

Antwoord 9:

De kwaliteitseisen die worden gesteld aan de vervoerders, worden momenteel in samenwerking met de vervoerders vormgegeven. Wij bekijken nog in welke mate de door u genoemde eisen worden meegenomen.

Vraag 10:

Hoeveel van de thans 14 op Texel werkzame chauffeurs van Connexxion zullen tijdens de

pilot overbodig worden? Onder welke CAO zijn deze chauffeurs werkzaam? Onder welke CAO zullen chauffeurs van de taxi's of taxibusjes tijdens de pilot werkzaam zijn? Indien verschillend, waaruit bestaan in hoofdlijnen de verschillen op het gebied van beloning en arbeidsvoorwaarden?

Antwoord 10:

Deze vragen zijn niet door ons te beantwoorden. Het personeelsbeleid is een zaak van de vervoerders. Uiteraard zijn de vervoerders aan de wet, de CAO en de bedrijfseigen regels gehouden.

Vraag 11:

Zijn er in Nederland niet al genoeg pilots geweest met belbussen, beltaxi's en vergelijkbare concepten? Wat kan uit deze pilots worden geleerd voor wat betreft de omvang van het gebruik, in vergelijking met traditionele busdiensten?

Antwoord 11:

De pilot betreft geen belbus of beltaxi. Pilots met vergelijkbare concepten in Nederland zijn ons niet bekend. De resultaten uit de pilot Texel kunnen dan ook gebruikt worden om lering te trekken over dit type vervoersconcept.

Vraag 12:

In de afgelopen week hebben vragenstellers vele gesprekken gevoerd met op Texel woonachtige passagiers van lijn 29 en met chauffeurs van Connexxion op Texel. Uit deze gesprekken bleek dat bijna alle gesprekspartners grote twijfels hebben bij nut en noodzaak van de pilot en dat zij, ondanks door de gemeente Texel belegde informatieavonden, in onwetendheid verkeren over de wijze van uitvoering én de begindatum van de pilot.

Waren deze signalen vanuit bevolking en rijdend personeel ook aan Gedeputeerde Staten bekend ten tijde van indiening van deze vragen?

Is het Gedeputeerde Staten bekend dat de facebookpagina "Behoud de Bus", welke zich richt kant tegen de pilot en pleit voor het ongewijzigd handhaven van lijn 29, op 25 september jongstleden reeds was gezegend met 529 zogenaamde "likes"?

Antwoord 12:

Het is ons bekend dat er vragen zijn over de pilot. Daarom hebben wij op 14 oktober jl. een informatieavond gehouden op Texel, voor de dorpsraden, belangenorganisaties, de reizigersorganisatie ROCOV, de gemeenteraad, de pers, vervoerders, ondernemers en andere geïnteresseerden. Daarin zijn alle vragen van aanwezigen beantwoord.

Voorafgaand aan deze informatieavond is door de gemeente Texel een apart e-mailadres geopend en zijn er inloopsprekuren gehouden. Ook deze signalen nemen wij uiteraard

mee in de pilot. De facebookpagina 'Behoud de Bus' is ons bekend.

Vraag 13:

Hoe luidt – kort samengevat – het advies van het Rocov over de pilot?

Antwoord 13:

De pilot is nog niet formeel ter advisering aan het ROCOV voorgelegd. Het advies is daarom nog niet bekend. Naar verwachting zal er over enkele weken een advies worden uitgevraagd aan het ROCOV.

Vraag 14:

Tenminste hoe lang van te voren zouden naar het oordeel van Gedeputeerde Staten reizigers en chauffeurs over hun toekomstig vervoers- respectievelijk arbeids-lot behoren te worden ingelicht?

Antwoord 14:

We streven er naar reizigers, vervoerders en personeel op zo kort mogelijke termijn, in elk geval na afronding van het adviseringstraject met het ROCOV, duidelijkheid te geven over de precieze uitwerking van de pilot.



MAG ONZE BUS BLIJVEN?

ONDERZOEKSRESULTATEN
ENQUÊTES ONDER REIZIGERS
BUSLIJNEN 28 EN 29 TEXEL

is een uitgave van de Statenfractie Noord-Holland van de SP

november 2013



NOORD-HOLLAND

www.noord-holland.sp.nl

ralberts@sp.nl

020 – 624 64 22